MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

ÁRIAN ALMEIDA CARVALHO
ARIANCARVALHO@D2D.STUDIO (62)98150-5918

TURMA A03 ME. AROLDO MÁRCIO FERREIRA

SETEMBRO 2017 GOIÂNIA GOIÁS

INTRO

MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

Memorial Madeira Mamoré é o nome dado ao conjunto de intervenções arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas na área e entorno da histórica Estrada de Ferro Madeira Mamoré, localizada na cidade de Porto Velho, capital do estado de Rondônia. O objetivo deste trabalho é apresentar os estudos e conjecturas teóricas fundamentais para a realização da requalificação dessas áreas históricas de grande importância internacional, em uma cidade carente de cultura e lazer.

INDEX

MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

TEMÁTICA 6
TEMA 8
JUSTIFICATIVA 10
USUÁRIO 12
LUGAR 14
ESTUDO DE CASO 16
PROPOSTA 18
ANEXOS 20

TEMÁTICA

CULTURA, HISTÓRIA E LAZER

As cidades possuem caráter especial para a sociedade; podem ser estudadas através de diversas perspectivas, fundamentadas em diferentes bases ideológicas e culturais e em inúmeros campos de estudo. Neste caso, partimos da ideia de que as cidades possuem uma esfera pública, pertencente e usada pela coletividade, e uma esfera privada, cuja posse e manutenção respondem aos interesses de um ou mais indivíduos específicos. A definição clara dos limites entre espaços públicos e privados varia ao longo da história e entre as diferentes escolas de pensamento, mas virá a se definir em conjunto com a progressão do estudo do urbanismo como área específica.

A apropriação de terras públicas foi feita de modo desorganizado e insalubre durante grandes períodos, até o advento das intervenções sanitaristas do século XIX que, ainda que baseados em discursos estatizadores, colocaram o desenho e desempenho das áreas públicas como prioritárias na definição da paisagem urbana.

No início do século XX, a arquitetura e o urbanismo apresentam releituras da ideia; segundo vários de seus representantes todo o solo existente dentro dos perímetros urbanos deveria ser de propriedade pública, ideologia que resultaram em exemplos como o de Brasília. No entanto, diversos teóricos posteriores ao movimento moderno, como Jane Jacobs, criticaram as propostas modernas e sua aplicação na cidade real, gerando nas últimas décadas uma grande discussão sobre valorização dos espaços públicos nas cidades.

Essa discussão aconteceu e acontece até hoje em Porto Velho, onde o constante esforço por parte da população local pela manutenção e valorização dos espaços públicos da cidade culminaram no tombamento do Complexo Madeira Mamoré.

TEMÁTICA

OS MONUMENTOS E A PAISAGEM URBANA

Devido a sua localização, situada na ampla região amazônica às beiras do Rio Madeira, espera-se que a cidade de Porto Velho conte com repertorio paisagístico urbano privilegiado. Infelizmente isso não condiz com a realidade; a intervenção das organizações e instituições públicas e privadas responsáveis pelo desenvolvimento e manutenção das paisagens urbanas é inexistente, devido em parte pela falta de mão de obra especializada no assunto (a primeira universidade a oferecer o curso de arquitetura e urbanismo do estado iniciou suas turmas em 2006) e pela falta de recursos, assolados por um dos maiores índices de corrupção do país.

A população local nunca deixa de vocalizar suas preocupações e desgostos, fazendo o possível para que os responsáveis por lei pelos espaços públicos da cidade tomem conhecimento que os constituintes desejam o desenvolvimento desses espaços. Uma cidade de médio porte como a capital de Rondônia conta com apenas um pequeno número de espaços urbanos públicos, fazendo com que os locais existentes não careçam de uso, mesmo em estados precários; salvo uma ou duas instâncias, os poucos parques, praças e áreas verdes da cidade estão em constante uso pela população, tornando o descaso com a manutenção e preservação desses lugares ainda mais evidente.

É possível observar através de diversos exemplos (Anexos – Temática, Pg. 30) como isso ocorre em variados pontos na cidade pois nenhum dos inúmeros órgãos envolvidos nesses espaços assume responsabilidade ao menos parcial por diferentes necessidades inerentes aos espaços urbanos. Essa postura apenas deteriora as relações entre a população e os órgãos responsáveis, resultando em uma cidade carente de espaços destinados ao lazer e à cultura mas com grande potencial para o desenvolvimento dos mesmos.

TEMA

ESTRADA DE FERRO MADEIRA MAMORÉ

Devido ao grande escopo temático deste projeto, seria difícil caracterizar tal empreendimento por qualquer outro nome que não fosse Memorial Madeira Mamoré, pois a ideia fundamental para esse estudo lida justamente com uma abstração; a memória. Em múltiplos fatores interligado à cidade de Porto Velho, sua história e sua condição atual, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré hoje representa somente a memória, onde a cidade começa e porque a cidade existe.

A área escolhida é demasiadamente única e estabelece relação direta com o desenvolvimento da cidade e seu passado; a cidade foi fundada ali, em função da E.F.M.M. No entanto, não existe mais função alguma para o local desde de que começaram seus progressivos desmantelamentos, fazendo com que o grande espaço exista hoje somente como monumento vazio e deteriorado, enfrentando as intempéries do tempo às margens do Rio Madeira.

Em seu estado atual e durante décadas, a E.F.M.M., e em especial o seu Porto e Pátio Ferroviário, torna-se um lugar eternamente notório por expor os problemas sociais da cidade. A falta de policiamento e de manutenção transformam o lugar, de tempo em tempo, em abrigo e moradia para a população marginalizada da cidade.

Sendo assim o projeto Memorial Madeira Mamoré não se incumbe somente da renovação, requalificação e preservação do Pátio Ferroviário da E.F.M.M. e de seus monumentos históricos, mas de intervenções destinadas a recuperar a área degradada inteira e seu entorno, pois, com fundamentos nos estudos realizados neste trabalho, a cidadania é diretamente influenciada pela qualidade do espaço urbano, de seus monumentos e de sua história.

TEMA

A MEMÓRIA DA CIDADE

A experiência de se construir uma ferrovia no meio da floresta amazônica, no período que vai da segunda metade do século XIX até as primeiras duas décadas do século XX, tornou-se uma das maiores empreitadas aventureiras realizadas pela humanidade. Caso analisemos a genealogia das famílias porto-velhenses, provavelmente veríamos o escopo internacional dos vários países participantes na construção da E.F.M.M., os quais contribuíram das mais diversas formas para a constituição identitária da cidade de Porto Velho.

Após seus 60 anos de funcionamento, a ferrovia foi tida como um ônus para os responsáveis, pois gerava muito mais gastos do que lucros, levando à sua desativação em 1972 e consequente desmantelamento e sucateamento dos bens móveis e imóveis que formavam o conjunto de obras da E.F.M.M., desenvolvidos ao longo de décadas. Em função da memória nacional, iniciaram-se, na década de 1980, os primeiros estudos para o tombamento federal da E.F.M.M., e em 1986 é criada a fundação Pró-Memória, elaborando um relatório com motivos para o tombamento da ferrovia.

O processo do IPHAN referente ao tombamento da E.F.M.M. (N 1.220 – T – 87) possui quatro volumes contendo 829 páginas e foi inciado em julho de 1987. A duração do processo de tombamento foi de 19 anos, o que acarretou em um grande levantamento de informações sobre a ferrovia. O tombamento da Estrada de Ferro Madeira Mamoré como Patrimônio Cultural Brasileiro foi homologado em 28 de dezembro de 2006, através da portaria 108.

Ao longo do tempo foram feitas diversas propostas para o parque ferroviário (Anexos – Tema, Pg. 32), nunca sendo executadas, além de passar por reformas que, sem a manutenção adequada do espaço, acabam tornando-se obsoletas em pouco tempo.

JUSTIFICATIVA

NEGLIGÊNCIA E ABANDONO

O local onde hoje é o Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré pode ser considerado o berço da cidade, o ponto nodal de onde tudo partiu.. A área demonstra muito potencial; é extensa, importante historicamente e, devido a sua localização, pode servir como grande atrativo turístico para uma cidade carente de tais atrativos. Infelizmente, no seu estado atual e durante a maior parte de sua existência, a E.F.M.M. demonstra apenas potencial, nunca verdadeiramente realizado em momento algum de sua história.

É algo quase que do cotidiano coloquial; pessoas que visitam o local se impressionam com as dimensões do espaço, com o tamanho e extensão do Rio Madeira, o sol se pondo no horizonte de um espaço tão carregado de história e cultura local. Porém, também notam a falta de infraestrutura básica, como iluminação adequada, equipamento urbano em boas condições e segurança. A falta de interatividade com as edificações históricas também fica obvia ao visitante, com seus enormes edifícios portuários e ferroviários servindo apenas como fundo para a paisagem, inacessíveis.

O antigo Porto e Parque Ferroviário da E.F.M.M. sempre se manteve em constante uso pela população. No entanto, o tipo e qualidade do uso variam de acordo com as condições sazonais deste espaço; quando os órgãos responsáveis pelo espaço investem recursos para revitalizar o local, é possível ver o aumento de movimento por parte da população convivendo no espaço, desfrutando de um espaço de qualidade. Já quando, e como geralmente acontece, essa área entra em degrado, o perfil dessa população muda, para o da sociedade marginalizada e seu uso também muda, servindo como local de moradia, prostituição e crime.

JUSTIFICATIVA

PATRIMONIO HISTÓRICO E CULTURAL

O estado de preservação e manutenção da área da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, durante seus variados períodos de uso e desuso, revitalização e deterioração, acabam por gerar um grande e variado ciclo vitalicio fragilizado e extremamente conturbado.

No ano de 2014 a região sofreu com diversas enchentes de proporções catastróficas (Anexos – Justificativa, Pg. 34), sem comparações históricas, que deixaram o local mais uma vez em estado lamentável durante um longo período de tempo, apesar das pequenas obras de revitalização pontuais no ano de 2011.

Justificar uma intervenção como essa proposta pelo Memorial Madeira Mamoré chega a ser um exercício extremamente fácil; existem motivos que justificam tais obras desde 1986, ano em que a então recém-criada Fundação Pró-Memória elaborou o relatório com a “Exposição de Motivos”, documento que providenciava o inventário do acervo móvel e imóvel de todas as obras envolvidas na E.F.M.M., expondo as condições já precárias a 31 anos atrás, com o intuito de que pudessem proceder urgentemente com tombamento para a proteção desses bens, resultando no Tombamento Estadual de 1989.

No caso específico da E.F.M.M., com toda a importância histórica, não somente regional, como nacional e até internacional, que esta empreitada amazônica representa, a dificuldade está em entender a razão pela qual nada verdadeiramente significativo foi feito até hoje para que esse conjunto de obras tão importantes fosse tratado com a dignidade necessária e talvez nunca atingida que tais monumentos realmente merecem.

USUÁRIO

USO COMUM, POSSE DE TODOS

Em um empreendimento na esfera pública desta proporção e importância, definir e caracterizar o perfil do usuário torna-se um exercício complexo, mesmo que de certa forma necessário; os espaços públicos culturais e de lazer são de uso comum e posse de todos.

O gráfico na página ao lado direito (População x Faixa Etária, Pg. 13) apresenta um fator interessante quando analisamos o número de habitantes da cidade de Porto Velho divididos por sua faixa etária; aproximadamente 80% da população de Porto Velho nem havia nascido quando a Estrada de Ferro Madeira Mamoré foi desativada, em 1972, fazendo com que restem apenas 20% da população que guardam a memória da cidade e de seu funcionamento.

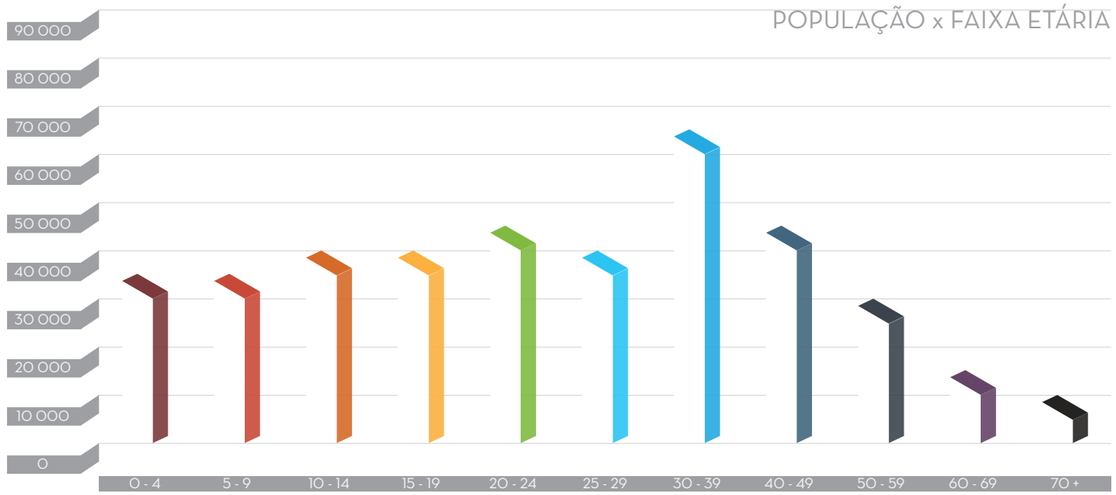
Talvez a ideia mais prevalente sobre a importância de trabalhos como o Memorial Madeira Mamoré é realmente continuar o legado histórico local, permeando as raízes culturais que fazem com que o caso da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré tão singulares. Não somente para os habitantes da cidade, que poderiam observar e refletir sobre sua origem e almejar um futuro melhor aprendendo com o passado, mas para pessoas dos mais diferentes lugares do mundo, com a diversidade étnica e cultural que caracteriza a construção da E.F.M.M. e consequentemente, a cidade de Porto Velho em si.

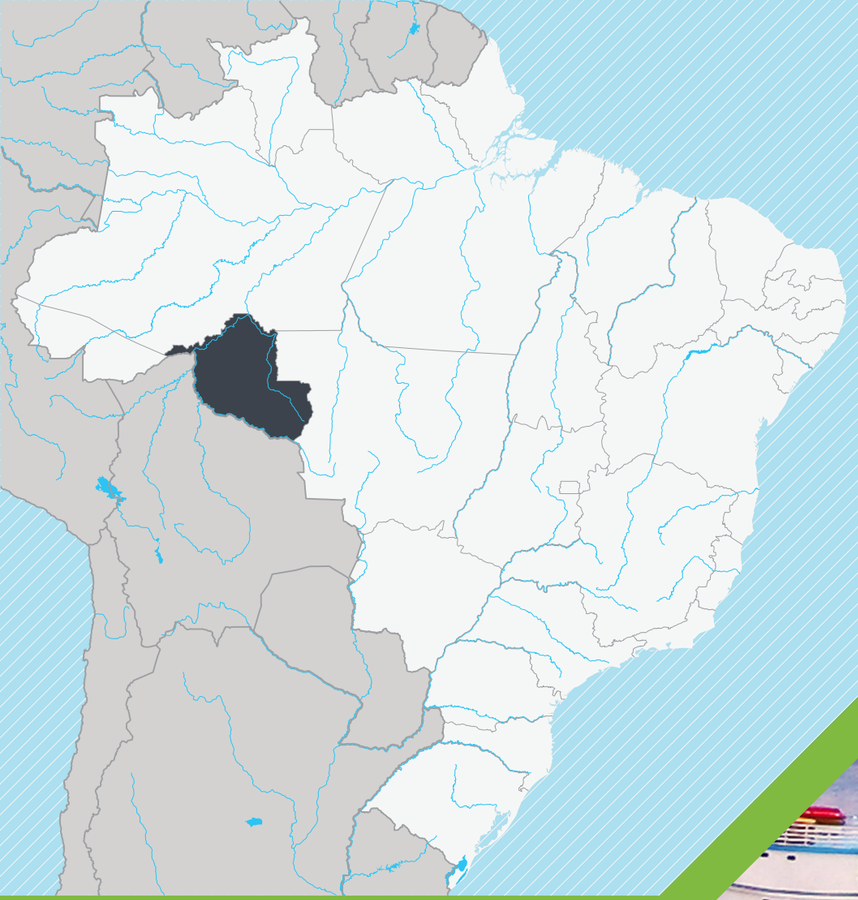
A intenção para com este projeto é justamente ampliar esse espectro diverso de usuários através de propostas de usos diversificados; lazer, gastronomia, eventos, cultura e etc., gerando empregos, desenvolvendo economicamente a cidade, mesmo que em microescala, caracterizando o espírito empreendedor que permeia a cultura local enquanto ressalta a ideia do ponto de partida icônico que a fez surgir.

USUÁRIO

RELACIONANDO SOCIEDADE E HISTÓRIA

POPULAÇÃO x FAIXA ETÁRIA





LUGAR

RONDÔNIA BRASIL

LUGAR

ANTIGO TERRITÓRIO DO GUAPORÉ

LOCALIZAÇÃO	
Coordenadas	08°00'00" S 60°00'00" O
Região	Norte
Municípios	52

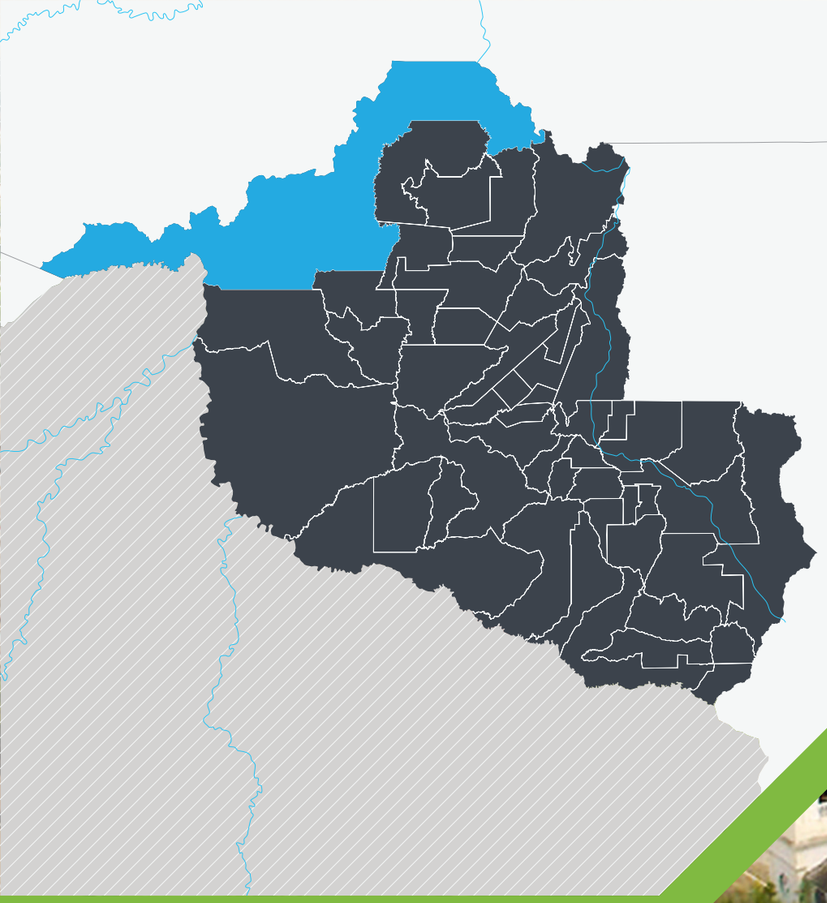
INDICADORES	
IDH	0,690
Analfabetismo	9,2%
Mortalidade Infantil	23%
Expectativa de Vida	71,5 Anos
PIB	R$ 29.362 Bilhões
PIB Per Capita	R$ 17 659,33

CARACTERÍSTICAS GEOGRAFICAS		
Área		237 590,543 km2
População		1 768 204 km2
Densidade		7,44 hab./km2
Fuso Horário		UTC -04:00
Clima		Equatorial Úmido
Pluviosidade		1900-2500mm
Elevação Média		70-500m
Fronteiras	N	Amazonas
	S	Bolívia
	L	Mato Grosso
	O	Acre

Rondônia pode ser considerado um estado atípico na; sua formação é oriunda de outros dois estados (partes do Amazonas e do Mato Grosso) e pode ser considerada a única unidade federativa fruto de um tratado internacional, o Tratado de Petrópolis, que permitiu ao Brasil ficar com as terras do Acre em troca da construção da E.F.M.M. Somando-se o fato de ter sido chamado de Território Federal do Guaporé, faz com que Rondônia seja, na realidade, um estado atípico em relação ao próprio país.

Porta de entrada da Amazônia brasileira, através da BR-364, a formação do povo rondoniense é outro diferencial. O estado foi sendo constituído em ciclos econômicos; primeiro o da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em 1912, quando imigrantes de dezenas de países viajaram para trabalhar na obra e parte deles acabam permanecendo no local. A corrida pelo "ouro branco", a borracha, durante o período seguinte leva os imigrantes nordestinos para os seringais que, no segundo ciclo da borracha na década de 40, abastece as tropas aliadas na Segunda Guerra Mundial. Finalmente, entre as décadas de 60 até meados dos anos 80, ocorre a maior corrida migratória de famílias oriundas de todos os estados brasileiros em busca da garimpagem de diamante, cassiterita e ouro, culminando no Ciclo do Garimpo da década de 80 no Brasil.

Quatro estágios marcam a história do estado: o da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e o Primeiro e Segundo Ciclo da Borracha (1912/1972), o do Território do Guaporé e posteriormente em 1956 Território de Rondônia (1943/1981), o da abertura da rodovia BR-364 em (1961), traçada na linha telegráfica implantada pelo Marechal Rondon, que dá nome ao estado, por fim com sua criação em 22 de dezembro de 1981, Lei Complementar 41 assinada pelo presidente João Figueiredo,



LUGAR

PORTO VELHO RONDÔNIA

LUGAR

CIDADE DO SOL

LOCALIZAÇÃO

Coordenadas	08°45'43" S 63°54'14" O
Mesoregião	Madeira-Guaporé
Distância ao DF	2 589 km

INDICADORES

IDH	0,736
Analfabetismo	5,2%
Mortalidade Infantil	15,52%
Expectativa de Vida	75,5 Anos
PIB	R$ 11 464 619
PIB Per Capita	R$ 23 638,78

CARACTERÍSTICAS GEOGRAFICAS

Área		34 082,3 km2
Área Urbana		41,7 km2
População		511 219
Densidade		15 hab./km2
Altitude		85 m
Fronteiras	N	Humaitá /AM
		Lábrea /AM
	S	Nova Mamoré
		Pando /BL
	L	Candeias do Jamari
	O	Acrelândia /AC

O município de Porto Velho é a capital do estado de Rondônia, região norte do Brasil. Com população estimada de 511,219 em estudo feito pelo IBGE 2015, é o município mais populoso do estado de Rondônia e o quarto mais populoso da Região Norte. Porto Velho figura como a capital brasileira com maior área territorial, estendendo-se por pouco mais de 34 mil quilômetros quadrados. Fica situada nas barrancas da margem direita do Rio Madeira, o maior afluente da margem direita do Rio Amazonas.

A cidade foi de fato fundada no ano de 1907, com o início de segunda tentativa de construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que ligaria inicialmente o Porto de Santo Antônio, mas devido aos estudos realizados no início da construção, devido ao trecho de cachoeiras do Porto de Santo Antônio, o melhor local seria a 7 quilômetros rio abaixo, no abandonado Porto Velho dos Militares, usado durante a guerra do Paraguai. Em 1914 foi legalmente oficializada como um município do Amazonas, transformando-se em capital do Território do Guaporé em 1943.

Após a conclusão das obras da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em 1912 e a retirada dos operários, a população da cidade era cerca de mil pessoas, em sua maioria trabalhadores oriundos do Caribe, morando em áreas de concessão da ferrovia. Assim, Porto Velho nasceu das instalações portuárias, ferroviárias e residenciais da Madeira-Mamoré Railway, empresa responsável por todas as obras envolvidas com a E.F.M.M.

A cidade começa a crescer desenfreadamente a partir da década de 60, com a construção da BR-364, principal vida de acesso à maioria das cidades do estado, e os incentivos governamentais da "Marcha Ao Oeste".

LUGAR

BAIRRO CENTRAL

O bairro central da cidade de Porto Velho pode ser considerado o começo de tudo, a cidade e uma de suas principais vias começam la. É o coração da cidade, onde quase todo grande movimento na cidade acontece. É de fato seu centro histórico, pois a maioria, se não todos, os seus edifícios históricos se encontram la, todos os edifícios relacionados à Estrada de Ferro Madeira Mamoré estão localizados la e seu centro comercial, agitado e movimentado durante a maior parte do dia, mas tranquilos nos finais de semana, salvo por alguns bares e restaurantes, farmácias e alguns poucos hotéis.

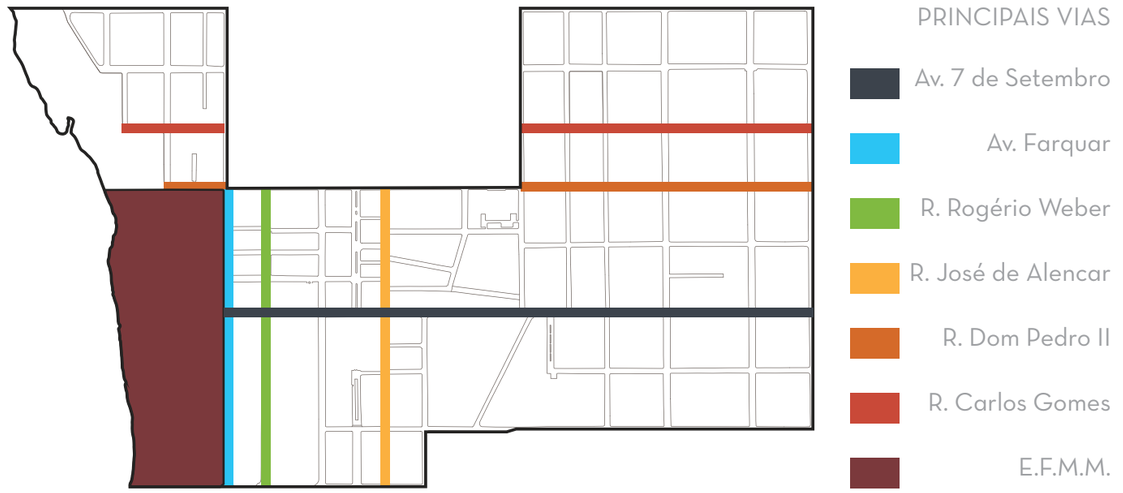
Sua avenida principal, a Avenida 7 de Setembro, é congestionada durante os dias de semana, mas relativamente vazia nos finais de semana onde o movimento se concentra em outras regiões, de vida noturna. Coincidentemente a Avenida 7 de Setembro começa em um cruzamento entre a entrada do Pátio Ferroviário e a Avenida Farquar, outra avenida de grande importância onde estão concentradas as esplanadas, sede administrativa e tribunais entre outros edifícios cívicos.

Quando finalmente concluiu-se o processo de tombamento pelo IPHAN, diversos outros edifícios e espaços públicos que faziam parte deste acervo patrimonial foram ao menos moderadamente reformados, variando de acordo com seu estado prévio de conservação, e sua grande maioria estão localizados no centro da cidade ou em seu entorno imediato.

Esse conjunto de obras arquitetônicas e urbanas históricas, em conjunto com o grande fluxo de pessoas pelo centro, faz com que a região central seja, talvez mais que qualquer outra região da cidade, a região que mais apresenta potencial para o desenvolvimento da cultura e do lazer na cidade, atendendo à maior parcela da população, e maior potencial turístico, algo que a cidade não oferece.

LUGAR

CORAÇÃO DA CIDADE



MADEIRA MAMORÉ RAILWAY

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré foi construída entre os anos de 1907 a 1912, alguns anos após ter sido assinado o Tratado de Petrópolis, entre a Bolívia e o Brasil, que obrigava o governo brasileiro, entre outras estipulações, a construir uma ferrovia entre os dois países, devido à existência de trechos encachoeirados do Rio Madeira que dificultavam as comunicações fluviais da região e o escoamento da produção de borracha boliviana e de seus outros produtos de exportação até o Oceano Atlântico.

Na realidade as primeiras viagens de reconhecimento das áreas dos trechos encachoeirados do Rio Madeira, que fizeram com que surgisse a ideia da construção de uma ferrovia de ligação, aconteceram em 1861, consolidando a importância antiga desta empreitada para a região.

A empresa americana Madeira Mamoré Railway Company, do magnata americano Percival Farquhar, foi responsável pela conclusão da E.F.M.M. após diversas empresas, inglesas e americanas, terem falhado em suas tentativas. Farquhar queria que essa estrada de ferro fosse seu cartão de visitas, talvez o maior de seus desafios, que infelizmente para ele termina as obras completamente falido e doente, solidificando ainda mais a imagem da empreitada como amaldiçoada.

Durante toda sua história a construção da E.F.M.M. desencadeou o grande fluxo migratório para o oeste da região norte do Brasil. Pessoas vindas de vários países, e mesmo de outros estados brasileiros, desembarcaram em território rondoniense em função da ferrovia, influenciando na criação de uma identidade cultural de caráter plural.

FERROVIA DO DIABO

O estado de descuido e falta de preservação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré é algo que acompanha a história da ferrovia durante grande parte de sua trajetória, motivos que justificaram a urgência na implementação de medidas necessárias para efetivação do tombamento deste patrimônio histórico.

O Tombamento Estadual, de 1989, abrange toda a extensão da ferrovia; 366 quilômetros de ferrovia, assim como todo o seu acervo e entorno, além de outros bens históricos da cidade e da região que ficaram sob a guarda do estado de Rondônia. Por sua vez, o Tombamento Federal do IPHAN, homologado em 2006, salvaguarda apenas os oito quilômetros iniciais da ferrovia, o Pátio Ferroviário e também a área ao redor da E.F.M.M. que constituem seus elementos físicos.

O Tombamento Federal específica diversos itens, acordados entre os grupos que lutaram por décadas pelo patrimônio histórico, o IPHAN e o município, como imprescindíveis condições para a efetivação do tombamento. Foi proposto que além de alterações (que não interferissem nas suas características fundamentais do patrimônio), houvesse também sua reativação para fins turísticos e da criação de novos usos para o patrimônio tombado.

No entanto, em 2007 foi promulgada uma lei que desamparava parte da proteção estadual da E.F.M.M., como estipulada pelo Tombamento Estadual, desobrigando a preservação das pontes da ferrovia pelas empreiteiras construtoras das Usinas Hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio. Sancionada silenciosamente, a lei 1.776 de 2007, foi revelada em uma reunião na Câmara em Porto Velho apenas em 2012, e totalmente desconhecida pelo IPHAN, IBAMA e Secretaria Estadual de Cultura. Tais ocorrências salientam enfaticamente que a luta pela preservação do patrimônio cultural brasileiro será eterna.

ESTUDO DE CASO

BARANGAROO SYDNEY, AU

O desenvolvimento urbano de Barangaroo, através do projeto da PWP Landscape Architeture, prevê um futuro próspero para a cidade de Sydney, na Austrália, através de uma orla ativa que permite acesso à abra e ao desenvolvimento econômico regional. Os seis hectares do projeto incluem; a recriação da área de Millers Point (1836), uma área multifuncional com parques culturais e cívicos, assim como torres residenciais e de escritórios e a orla conectando pedestres através de toda a margem da abra.

O sítio é dividido em três áreas de desenvolvimento: O Parque Headland (the Headland Park), Barangaroo Sul (Barangaroo South) e o centro de Barangaroo (Barangaroo Central), cada qual com suas conexões aos bairros adjacentes e de qualidades urbanas distintas. (Anexos – Estudo de Caso, Pg. 44)

FICHA TÉCNICA

Área	18,7 ha
Orla	2.2 km
Custo Aproximado	$6 000 000 000
Início das Obras	2012
Conclusão Prevista	2020/2022
Cliente	Barang. Delivery Au.
Paisagista	Peter Walker
Endereço	Harbour Street New South Wales Sydney, Austrália À 1km do Centro

ESTUDO DE CASO

PETER WALKER LANDSCAPE ARCHITECTURE

BARANGAROO

HEADLAND PARK

À margem da abra de Sydney, O Headland Park com suas áreas de relaxamento, passeio e socialização com acesso direto à água, inspirado e recriado baseado na costa nativa de 1836, cria uma paisagem exuberante e natural.

PAISAGISMO

5,000 toneladas de arenito escavadas no local constituem a margem.

BOTÂNICA

75,000 espécies de plantas, arbustos e arvoes nativas definem a paisagem.

ÁREA 5,7 ha

BARANGAROO CENTRAL

A área central de Barangaroo combina o centro cívico com atrações culturais e de recreação, além de residências e comércio voltado para esse setor que, juntos, criam um espaço vibrante e expressivo.

CULTURA

Enormes espaços com infraestrutura para grandes eventos, exposições e etc.

MORADIA

Edifícios sustentáveis com 3,500 residentes estimados.

ÁREA 5,2 ha

BARANGAROO SUL

Centro comercial e multifuncional do empreendimento, a parte sul de Barangaroo visa ser uma área inovadora e ativa, com restaurantes e bares, comércio de alto padrão e hotéis de até seis estrelas.

NEGÓCIOS

300,000 metros quadrados de espaço para escritórios em 3 torres.

COMÉRCIO

Dezenas de franquias internacionais e locais na orla de Sydney.

ÁREA 7,8 ha

ÁREA TOTAL 18,7 ha

ESTUDO DE CASO

PUERTO MADERO BUENOS AIRES, AR

A transformação dos portos urbanos são uma tendência que se repete em cidades como Barcelona e Nova York. Puerto Madero, com diques do estilo portuário inglês, tinha, desde a área do aterro do rio, um grande potencial para seu desenvolvimento, impulsionado pela proximidade da Reserva Ecológica, contribuindo para a qualidade ambiental.

O projeto de desenvolvimento urbano de Puerto madero transforma uma grande área ferroportuária subutilizada para promover um novo modelo de politicas ativas e estratégias acordadas entre o setor público e privado. Pode-se dizer que Puerto Madero é um dos projetos de renovação urbana mais bem-sucedidos do mundo, feito em menos de duas décadas e abrigado alguns dos maiores arranha céus argentinos, além de monumentos, como a Puente de la Mujer e a Fragata Presidente Sarmiento, o primeiro navio da Argentina que atualmente é utilizado como museu.

FICHA TÉCNICA

Área	170 ha
Orla	8 km
Custo Aproximado	$15 000 000 000
Início das Obras	1992
Conclusão	2007
Cliente	Corp. Antigo P. M.
Paisagistas	Sociedad C. de Arq.
Endereço	Av Eduardo Madero
	Buenos Aires, AR
	Puerto Madero
	Centro da Cidade

ESTUDO DE CASO

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

PUERTO MADERO

PARQUES

Rota paralela ao oeste dos diques, um passeio pedestre se desdobra por quilômetros de comprimento, utilizando itens recuperados do antigo porto, em contrapartida ao alinhamento moderno dos edifícios ao leste.

PAISAGISMO

4 parques com dezenas de hectares criam grandes espaços públicos.

NATUREZA

A Reserva Ecológica de Buenos Aires exibe 3,5 km· de vegetação nativa.

ÁREA 100 ha

DIQUES

Os diques criam ambientes distintos dentro da complexidade do desenvolvimento, cada qual com suas referências arquitetônicas históricas e, de grande importância estética, suas pontes.

LAZER

Conta com os melhores restaurantes da cidade, tornando-se uma referência gastronômica.

NOTURNO

Ativa vida noturna diversa, todos os dias da semana.

ÁREA 20 ha

CENTRO COMERCIAL

As torres e edifícios do centro comercial de Puerto Madero transformaram a área em importante polo econômico na América Latina, demonstrando toda sua exuberância em meio à natureza.

NEGÓCIOS

700,000 metros quadrados de espaço para escritórios.

ARQUITETURA

Obras de arquitetos de renome alavancam o turismo.

ÁREA 50 ha

ÁREA TOTAL 170 ha

PROPOSTA

MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

Para o arquiteto e teórico Aldo Rossi (Anexos – Base Conceitual, Pg. 48), a cidade é algo a ser estudada e valorizada como algo construído ao longo do tempo. De grande interesse dentro da cidade, os artefatos urbanos aguentam a passagem do tempo, garantindo à cidade, tratada como algo orgânico e com membros definidos e definidores, a habilidade de relembrar seu passado, constituindo a memória coletiva. O uso de tal memória é realizada através de monumentos; os monumentos proporcionam estrutura social para a cidade.

Neste caso os monumentos representam o começo da cidade em si, pois a cidade de Porto Velho existe único e exclusivamente devido a construção da histórica Estrada de Ferro Madeira Mamoré, para o escoamento de matéria prima da região em qualquer um de seus diversos ciclos econômicos; castanha-do-pará, ouro, borracha, café. Existe essa relação inseparável entre a cidade e este marco, algo que dificulta a aceitação do estado atual do local, mas que estabelece o mesmo dialogo entre os ciclos econômicos e a cidade; o espaço só é mantido e visado durante certos períodos, antes de cair em desuso novamente até o próximo ciclo.

O intuito principal do projeto Memorial Madeira Mamoré é de quebrar estes ciclos, estabelecendo o espaço como marco central da cidade, onde tudo começou e onde tudo continuara acontecendo; a cidade moldando a cidadania. Em uma cidade ainda carente por espaços públicos que atendam às suas necessidades culturais, de lazer, de educação e turismo, enquanto enaltece a sua história local e cria meios para continuar o legado cultural aventureiro e ousado, que somente um empreendimento humano como a construção de uma ferrovia em meio a selva amazônica proporciona.

PROPOSTA

INTERVENÇÃO URBANA CULTURAL E HISTÓRICA

MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

RENOVAÇÃO

Grandes espaços verdes já existem no Parque Madeira Mamoré, porém sem qualquer cuidado. Tornar esses espaços em áreas de convívio dignos da população utilizando da rica diversidade botânica da região é a meta aqui.

PRESERVAÇÃO

Os bens imóveis da EFMM encontram-se em péssimo estado de preservação e sem condições de qualquer uso verdadeiro. É necessário requalificar esses espaços, consolidando novos usos para que não volte ao descaso anterior.

INOVAÇÃO

Relembrar como o antigo porto foi durante muito tempo o centro de vida econômica e até noturna da cidade, após o expediente, é necessário para revitalizar o espaço, de maneira contemporâneas utilizando a orla.

PAISAGISMO	NATUREZA	HISTÓRIA	CULTURA	LAZER	COMÉRCIO
Utilizar a flora diversificada regional com a devida atenção à sua manutenção.	Valorizar a vista e presença do rio, reiterando essa ligação intrínseca.	Reativação e melhoria do espaço do Museu da Estrada de Ferro.	Revitalização dos espaços em ruínas para exposições artísticas regionais.	Infraestrutura adequada para a vida noturna do lugar.	Novos espaços para restaurantes, bares e artesanato local.

ÁREA	70 000 m2	ÁREA	25 000 m2	ÁREA	15 000 m2

ÁREA TOTAL 110 000 m2

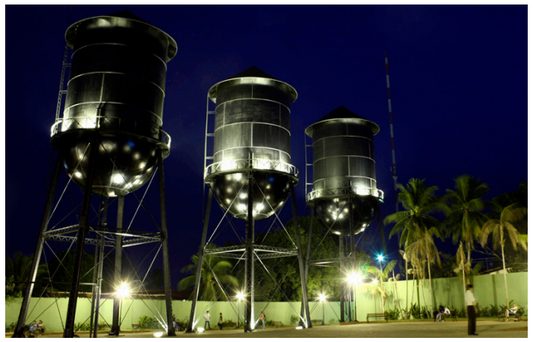
ANEXO

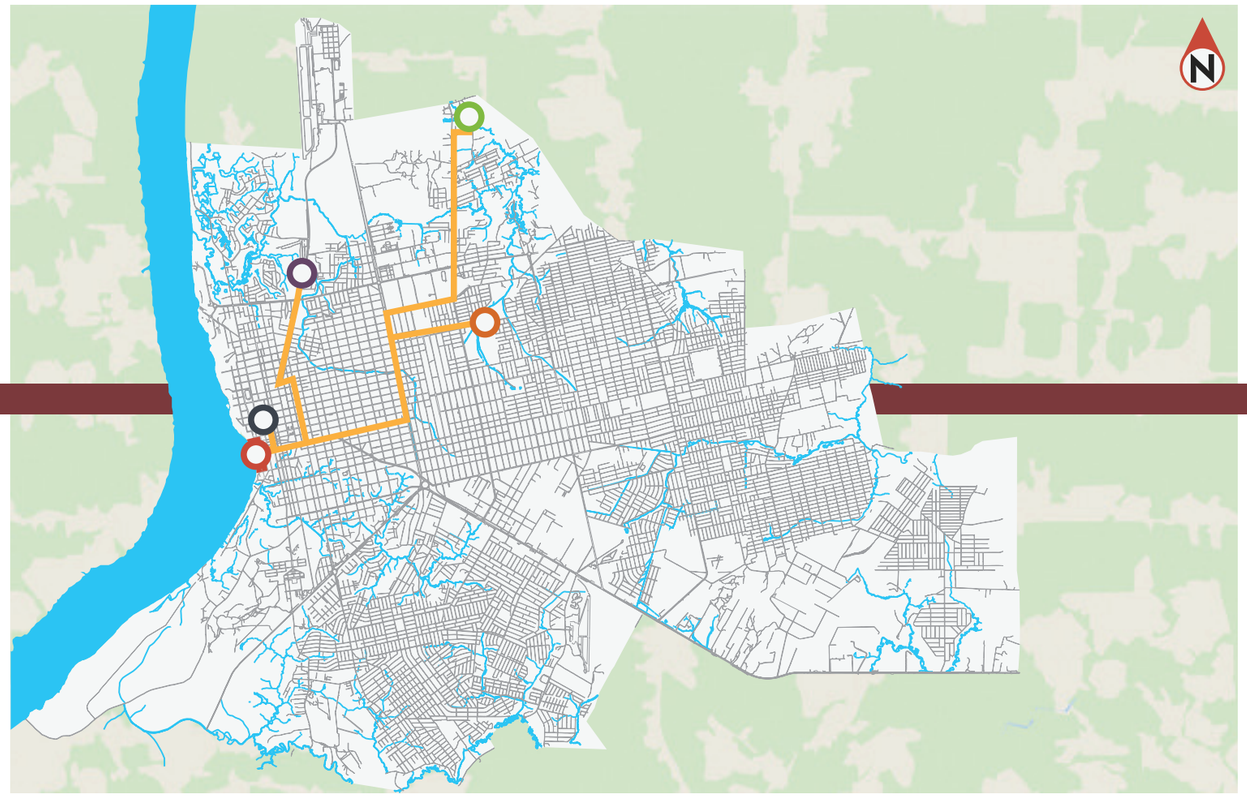
MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

TEMÁTICA 30
TEMA 32
JUSTIFICATIVA 34
USUÁRIO 36
LUGAR 38
ESTUDO DE CASO 44
BIBLIOGRAFIA 48
PLANTAS 50

PRAÇA DAS TRÊS CAIXAS D'ÁGUA
Localizado a 400m da E.F.M.M.

Local histórico tombado, as Três Caixas D'água podem ser considerada o símbolo atual da cidade, representado na sua bandeira. Originalmente a única fonte de agua potável da cidade, depois que o crescimento urbano necessitou de outras fontes, devido a sua localização sempre foi um local movimentado. No entanto, a sua condição varia bastante ao longo dos anos.





PARQUE NATURAL DE PORTO VELHO
Localizado a 13km da E.F.M.M.

Afastado do centro da cidade, o Parque Natural, no entanto, sempre foi um destino popular, às vezes notório, devido às suas constantes paralisações e reformas. Mesmo assim o parque natural é uma opção de atividades mais próximas a natureza, como arvorismo, rapel e trilhas, além do seu museu natural, expondo a fauna e flora diversa da região.

PARQUE DAS SERINGUEIRAS
Localizado a 5km da E.F.M.M.

O Parque das Seringueiras, ou Parque Circuíto como é mais comumente chamado, é um antigo seringal convertido em parque no final da década de 70, devido a sua proximidade a edifícios chaves da cidade, como o aeroporto, parque de exposições entre outros. Seu estado de conservação se mantêm o mesmo durante décadas, mas não deixa de ser utilizado.

PARQUE DA CIDADE
Localizado a 6km da E.F.M.M.

Parque novo para a cidade; foi construído em conjunto com o primeiro Shopping Center da cidade e do estado, obra executada por uma empresa canadense, utilizando somente material pré-moldado importado de outros estados. O parque da cidade encontra-se em boas condições mas, como é um empreendimento público-privado, seu acesso é as vezes restrito.

MUSEU ESTRADA DE FERRO MADEIRA M.
Guajará Mirim, Rondônia

O trajeto da Estrada de Ferro Madeira Mamoré tem, obviamente, um começo e um fim. O Museu E.F.M.M., na cidade fronteiriça com a Bolívia de Guajará Mirim, neste caso marca o fim desse trajeto e cumpre a sua função com mais sucesso que sua contraparte em Porto Velho; o museu se encontra em boas condições e é aberto ao público com grande frequência.

GARAGEM DE LOCOMOTIVAS LA REDONDA
Santa Fé, Argentina

O projeto de restauração e requalificação do pátio ferroviário La Redonda, na Argentina, foi muito bem-sucedido em trazer novos usos culturais para um conjunto de edifícios históricos da cidade de Santa Fé, transformando-se em espaços para o desenvolvimento cultural da cidade e como espaço de exposição para essa produção artística.

PROPOSTA PARQUE MADEIRA MAMORÉ
Arq. Luiz Leite de Oliveira, 2012

O esforço para o restauro, reforma e requalificação do espaço do Pátio Ferroviário da E.F.M.M. não é algo novo, muitas propostas já foram feitas para lidar com o estado deteriorado do levado da estrada de ferro, como este, de 2012, proposta pelo arquiteto Luiz Leite, figura importante no projeto de tombamento do patrimônio histórico.

PROPOSTA PARQUE MADEIRA MAMORÉ
Escritório Barbieri + Gorsky, 2008

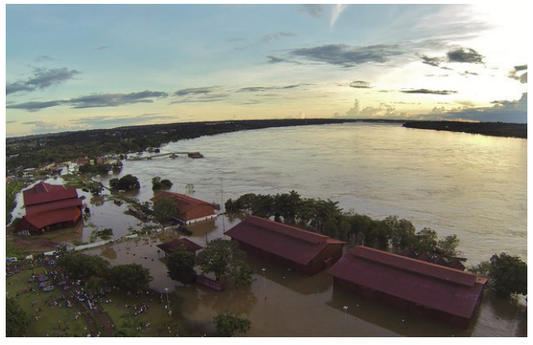
Embora não seja localizado no pátio ferroviário da E.F.M.M., o projeto do escritório Barbieri+Gorsky em conjunto com a lendária arquiteta paisagista Rosa Kliass não deixa de ser menos importante. O projeto foi premiado, ressaltando a sensibilidade de Rosa Kliass em relação ao patrimônio natural que a cidade de Porto Velho raramente esbanja.

BENS MÓVEIS DA E.F.M.M.

Como rodovia em seu pleno uso, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré contou com grande número de maquinário, necessário para seu funcionamento. Após sua desativação e consequente sucateamento, a vasta maioria deste equipamento se encontra em ruínas, no Pátio Ferroviário em Porto Velho e ao longo de todo o trajeto da ferrovia. Viraram artefatos de uma civilização antiga perdida na selva.

BENS IMÓVEIS DA E.F.M.M.

A companhia responsável pela engenharia e construção da E.F.M.M. não trabalharam somente na ferrovia; trançavam, em conjunto com os milatares, o próprio desenho urbano da cidade e grande parte dos seus edifícios, fazendo com que o centro da cidade seja repleto de exemplares da história da cidade. No entanto, a condição de preservação desse edifícios varia muito.



ENCHENTES DE 2014

No começo do ano de 2014 a região de Rondônia e do Acre sofrem com enchentes de proporções catastróficos. Mesmo sendo que o final e começo de ano na região o período de maior volume pluvial, nunca antes na história foi cadastrada alguma enchente próximas aos níveis de 2014. A conclusão sobre a causa das enchentes foi o derretimento da massa congelada dos Andes.

CONSEQUÊNCIAS DA ENCHENTE

Os impactos que essas enchentes tiveram na cidade de Porto Velho foram enormes; o trânsito e o transporte público no centro da cidade, região mais afetada, foram redirecionados, os espaços públicos e patrimônio histórico da cidade foram seriamente danificados, além de grandes ricos ambientais e à saúde pública levaram a cidade a decretar estado de emergência.

A ORLA DO RIO MADEIRA

A orla do Rio Madeira, localizada no pátio ferroviário, talvez seja o maior atrativo turístico da cidade, e um dos mais populares para quem habita a cidade. Ver o pôr do sol à beira do Madeira é uma atração sem custo e quase sempre exuberante. No entanto, como o pátio ferroviário é carente de atividades e comércio, muitas pessoas preferem qualquer um dos mirantes espalhados ao longo da beira do rio.

ANFITEATRO

O anfiteatro de tamanha médio existente na E.F.M.M., engenhosamente construído no desnível entre a rua elevada e o parque, é a edificação mais utilizada do complexo E.F.M.M.. Seu uso é proveniente de diversos grupos artísticos; trupes de teatro, coletivos culturais e até público e privado, e devido à sua localização sempre tem boa exposição. Infelizmente sua infraestrutura técnica é deficiente.

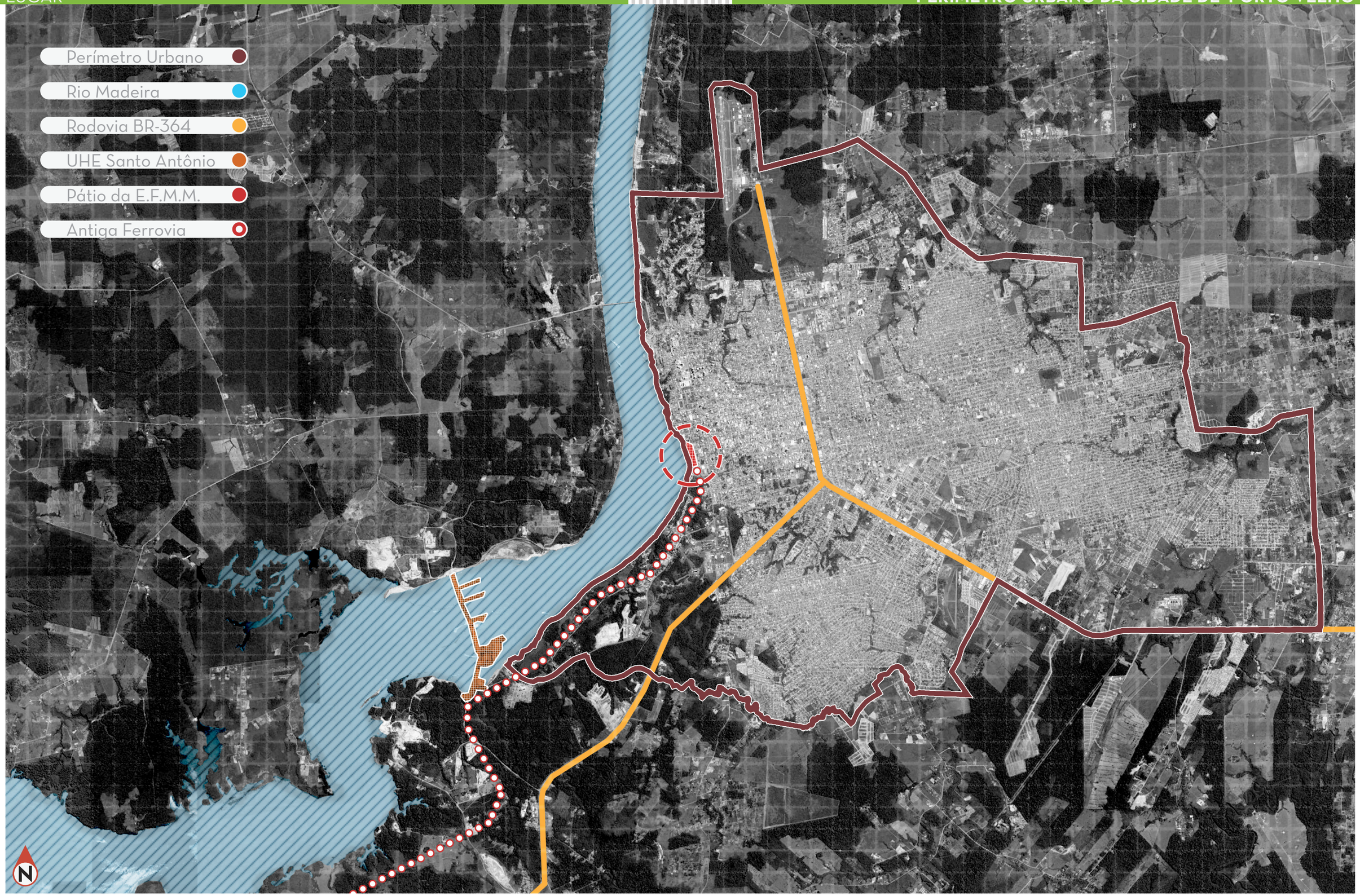
PARQUE MADEIRA MAMORÉ

Renomeando o pátio ferroviário da E.F.M.M. para Parque Madeira Mamoré foi uma das tentativas feitas pelas organizações responsáveis de cumprir com os acordos do tombamento federal, e que de certa forma funcionou, em parte. Apesar da falta de atividades e da infraestrutura precária, o Parque ainda é muito utilizado pela população.

MUSEU MADEIRA MAMORÉ

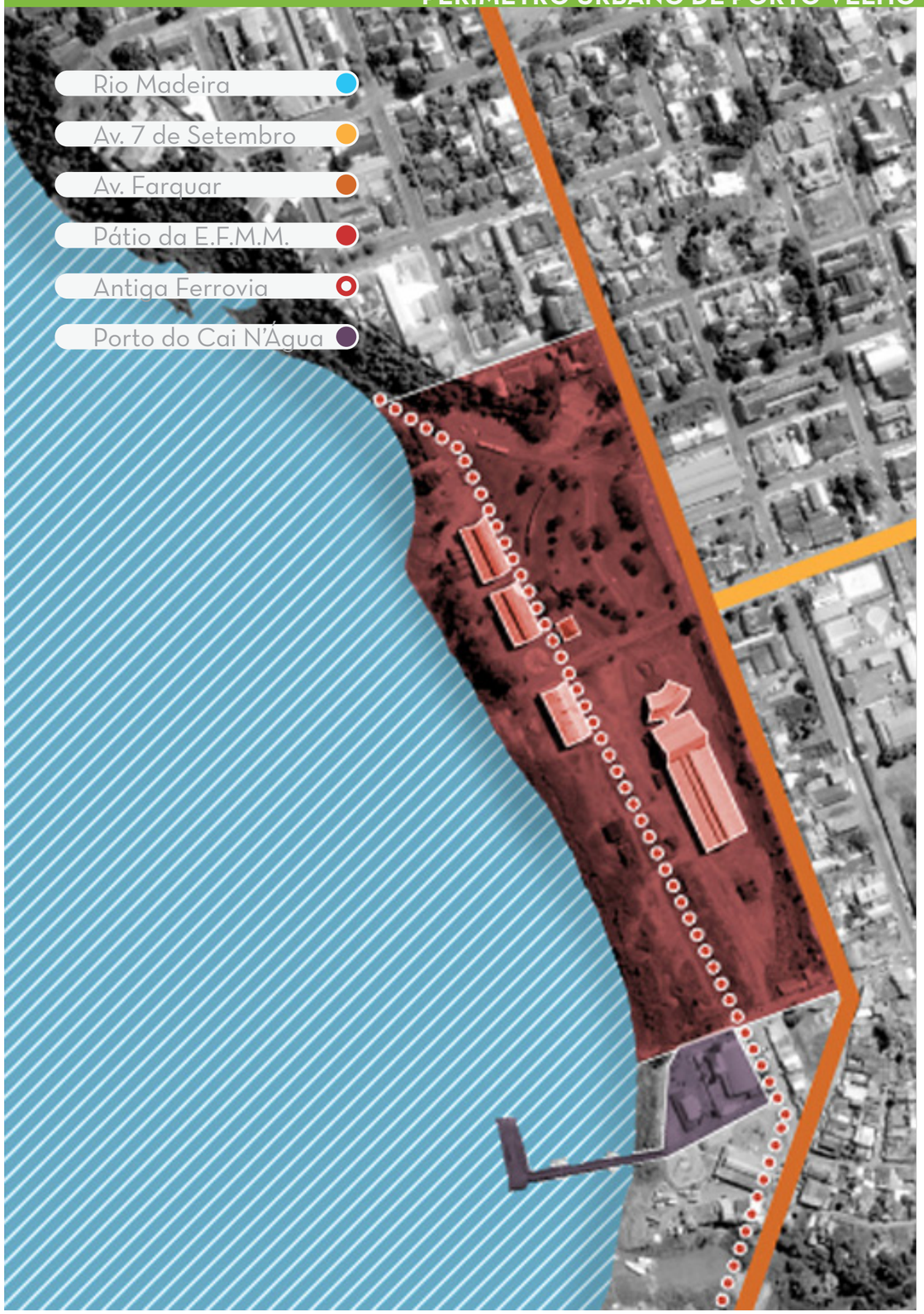
Embora não esteja mais em funcionamento no ano de 2017, e alguns argumentam que o dano causado ao patrimônio histórico pelas enchentes são a causa, um dos galpões de armazenamento da E.F.M.M. foi durante muito tempo utilizado como museu de identidade. A reativação desse museu é uma das metas do Memorial Madeira Mamoré, além de fator imprescindível no cumprimento do acordo federal.

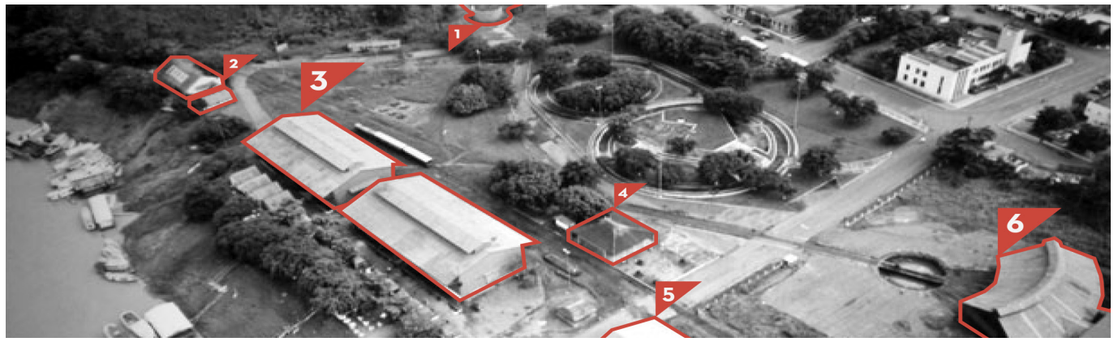
PERÍMETRO URBANO DA CIDADE DE PORTO VELHO



CENTRO DA CIDADE DE PORTO VELHO

PERÍMETRO URBANO DE PORTO VELHO





PARQUE FERROVIARIO MADEIRA MAMORÉ

Em uma obra que se desenvolve ao longo de muito tempo como esta, é necessário analisar cada objeto arquitetônico de forma singular, pois foram construídos em épocas diferentes. Essa divergência não só adiciona um nível de complexidade maior ao projeto como apresenta maiores horizontes, tanto estéticos e funcionais, pois acaba tornando este projeto em uma área pluralista em atividades.

EDIFÍCIOS

01	Anfiteatro
02	Sindicato T.E.F.M.M.
03	Galpões
04	Estação Ferroviaria
05	Maquinaria
06	Oficina de Locomotivas

ANFITEATRO

Construído durante uma série de reformas e revitalizações feitas durante os anos 90, este anfiteatro de tamanho mediano, apesar da sua idade relativa aos outros edificios, já passou por diversas modificações. No entanto, a engenhosidade de criar esse espaço no divisível entre a rua e o parque, exercendo duas funções, caminho e entretenimento e cultura, torna-o um ponto chave cultural para o parque.

02 SINDICATO DOS TRABALHADORES

De certa forma este par de edifícios sempre esteve presente no pátio ferroviário. Foi utilizado durante a maior parte da história como sede do Sindicato dos Trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. No entanto, em seu presente estado, são apenas edifícios trancados e péssimo estado de conversação, sendo usado pelos moradores marginalizados da área degradada como abrigo e depósito de equipamento.

GALPÕES DE ARMAZENAMENTO

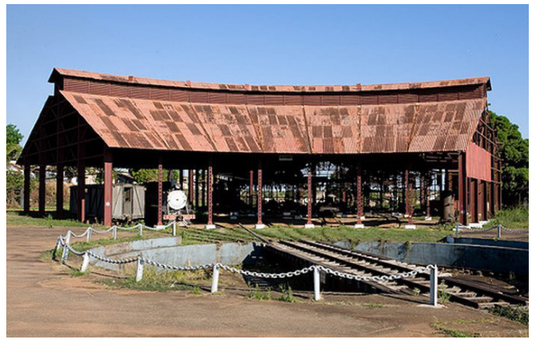
Historicamente, os icônicos galpões são construções um pouco tardias na história da E.F.M.M., construídos da forma como existem hoje, completamente em estrutura metálica, durante o segundo ciclo da borracha, na década de 30, e utilizados para armazenar os produtos que chegavam no porto e transferi-los para a ferrovia. Depois da desativação da E.F.M.M., foi convertido em museu até alguns anos atras.

ESTAÇÂO FERROVIARIA EFMM

Vale lembrar que a estrada de ferro não foi utilizada somente para o escoamento da produção amazônica, pois a companhia americana responsável na época cria também a linha de transporte ferroviária. Embora fosse utilizado apenas por um pequeno trecho, mais especificamente ligando o centro da cidade às pequenas vilas que brotaram ao longo da ferrovia, terminando na vila de Santo Antônio.

MAQUINARIA FLUVIAL

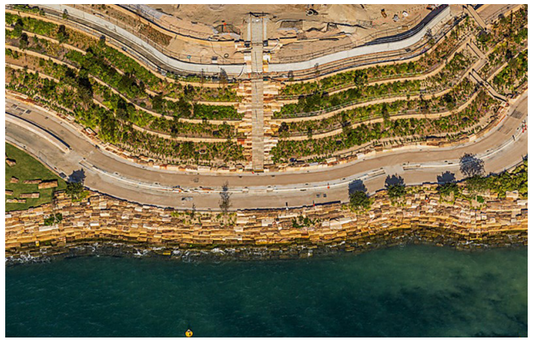
Em 2017 este edifício talvez seja o que está em pior estado de conservação. Construído na mesma época que os galpões de armazenamento, a maquinaria servia para dar manutenção para a parte hídrica do complexo, às embarcações e maquinário relacionado ao rio. Hoje se encontra em ruínas, com a vegetação tomando conta do espaço, mas prevalece devido a sua estrutura metálica rígida com base de alvenaria.

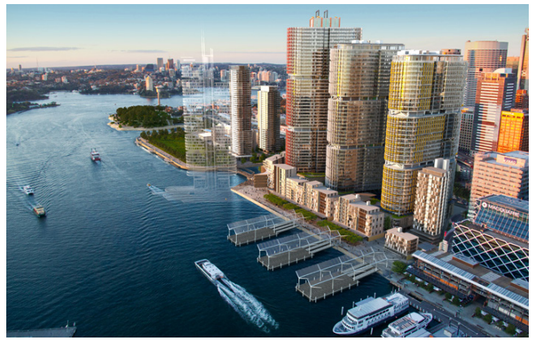


OFICINA DE LOCOMOTIVAS

A oficina de Locomotivas da E.F.M.M. é um objeto complexo, sua condição de preservação sempre variou muito, entre ruínas e apenas decadente, mas talvez seja devido ao fato de ser um dos primeiros edifícios do complexo ferroviário, e certamente o mais antigo do conjunto contemporâneo de edifícios. Sua complexidade reside também em sua morfologia, apresentando diversas formas, curvas e padrões estruturais.

BARANGAROO | Outline Design Plan
PWP Landscape Architecture
INDICATIVE DRAWINGS ONLY - SUBJECT TO DESIGN DEVELOPMENT
HEADLAND PARK
BARANGAROO CENTRAL
(INDICATIVE ONLY)
BARANGAROO SOUTH
(INDICATIVE ONLY)
North
0 10 20 50 100
MOORES WHARF
TOWNS PLACE
KENT STREET
HIGH LANE
HIGH STREET
GAS LANE
JENKINS LANE
NAPOLEON STREET
ERSKINE STREET
SUSSEX STREET
SHELLEY STREET
LIME STREET
Potential Light Rail
WESTERN DISTRIBUTOR FREEWAY
Light Rail Stop
HUNGRY MILE
RODENS LANE
MERRIMAN STREET
CLYNE RESERVE
UPPER BLUFF
TIDAL POOLS
HEADLAND FORESHORE
ROCKY SHORE
STONE BEACH
NORTHERN COVE
Public Wharf
Play Fields
PUBLIC FORESHORE
BARANGAROO SOUTH
Public Docks
SOUTHERN COVE
HOTEL LOCATION SUBJECT TO NEGOTIATION
Ferry Terminal
KING STREET WHARF
DARLING HARBOUR
R1
R2
R3
R4
R5
R6
R7
R8
R9
R10
R11
C1
C2
C3
C4
C5
C6
C7
C8



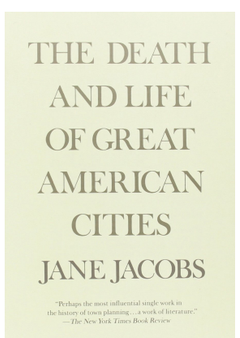


LAGUNA DE LOS PATOS
AV. CORONEL ITURRIAGA
AV. CALABRIA
JULIETA LANTERI
AV. JUANA MANSO
AME PAINE
OLGA COSSETTINI
PIERINA DEALESSI
AV. ALICIA MOREAU DE JUSTO
AV. MADERO
AV. ING. HUERGO
AV. LIN. ALEM
BVD. MACACHA GÜEMES
BVD. CECILIA GRIERSON
BVD. AZUCENA VILLAFLOR
BVD. ROSARIO VERA PEÑALOZA
JUANA MANSO
JUANA MANSO CORRTE
DIQUE 1
DIQUE 2
DIQUE 3
DIQUE 4

ALDO ROSSI

A ARQUITETURA DA CIDADE

Qual é o significado que a forma de uma cidade tem para as pessoas que habitam-na? O que o planejador urbano pode fazer para transformar as cidades em lugares mais vividos e memoráveis para suas populações? Kevin Lynch tenta responder algumas dessas inquisições em seu livro, A Imagem da Cidade, fundamentando seus estudos nas cidades de Los Angeles, Boston e Jersey City, assim formulando novo critério, a imagem, e expondo seu valor potencial como guia.



JANE JACOBS

MORTE E VIDA DAS GRANDES CIDADES

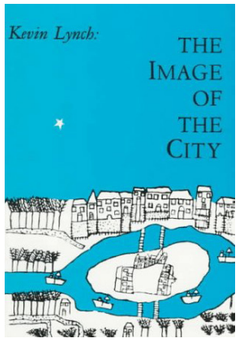
Com abordagem direta e fundamentalmente otimista sobre a falta de visão e arrogância intelectual que caracteriza grande parte do planejamento urbano deste século, Morte e Vida das Grandes Cidades, desde sua primeira publicação, em 1961, tornou-se o padrão ao qual comparam-se todas as intenções no campo do design e planejamentos de cidades e seus espaços. Jane Jacobs escreve sobre oque constitui os espaços urbanos e como e porque os diferentes espaços reagem e progridem enquanto outros não.

BIBLIOGRAFIA

ROSSI, Aldo
JACOBS, Jane
LYNCH, Kevin
BANHAM, Reyner
CORBUSIER, Le
GANNON, Rosemary
HARDMAN, Francisco Foot
LIMA, Abnael Machado de
PINTO, Emanuel Pontes
HUGO, Vitor
CARVALHO, Júlio

LIVROS, REVISTAS E PUBLICAÇÕES

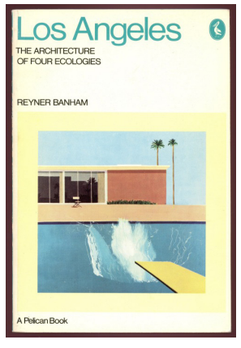
A Arquitetura da Cidade
Morte e Vida das Grandes Cidades
A Imagem da Cidade
Los Angeles, A Arquitetura de Quatro Ecologias
Urbanismo
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
Trem Fantasma, A Modernidade na Selva
Terras de Rondônia
Rondônia, Evolução Histórica
Desbravadores
Um Olhar Sobre o Urbanismo e Arquitetura de P. V.



KEVIN LYNCH

A IMAGEM DA CIDADE

Qual é o significado que a forma de uma cidade tem para as pessoas que habitam-na? O que o planejador urbano pode fazer para transformar as cidades em lugares mais vividos e memoráveis para suas populações? Kevin Lynch tenta responder algumas dessas inquisições em seu livro, A Imagem da Cidade, fundamentando seus estudos nas cidades de Los Angeles, Boston e Jersey City, assim formulando novo critério, a imagem, e expondo seu valor potencial como guia.



REYNER BANHAM

LOS ANGELES A ARQ. DE QUATRO ECO.

Banham examinou o ambiente construído de Los Angeles como nenhum historiador da arquitetura havia feito antes, lançando um novo olhar sobre suas manifestações populares e sua inventividade industrial, bem como sobre seus modos mais tradicionais de construção, expressos em edificações residenciais e comerciais. Sua definição das "quatro ecologias" explora as relações dos angelinos com a praia, as vias expressas, as planícies e as encostas. Banham tomou gosto por essa "cidade do movimento" e identificou-a como um exemplar do futuro pós-urbano.

WEBSITES

Governo do estado de Rondõnia — http://www.rondonia.ro.gov.br/
Prefeitura da cidade de Porto Velho — http://www.portovelho.ro.gov.br/
Amigos da Estrada de Ferro — https://efmm100anos.wordpress.com/
IPHAN — http://portal.iphan.gov.br/
IBGE — http://www.ibge.gov.br/
ABNT — http://www.abnt.org.br/
Wikipedia EN — https://en.wikipedia.org/
Wikipedia PT — https://pt.wikipedia.org/
BASILIO — http://basilio.fundaj.gov.br/
Porto Velho Turist — http://portovelhotourist.blogspot.com.br/
INICEPG — http://www.inicepg.univap.br/
Aqueparque — http://arqueoparque.com/
Google — https://www.google.com.br/
Google Maps — https://www.google.com.br/maps/
Panoramio — http://www.panoramio.com/
UNIR Universidade de Rondônia — http://www.unir.br/
Revista AU — http://au.pini.com.br/
Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil — http://atlasbrasil.org.br/
Deep Ask — http://www.deepask.com/

PLANS

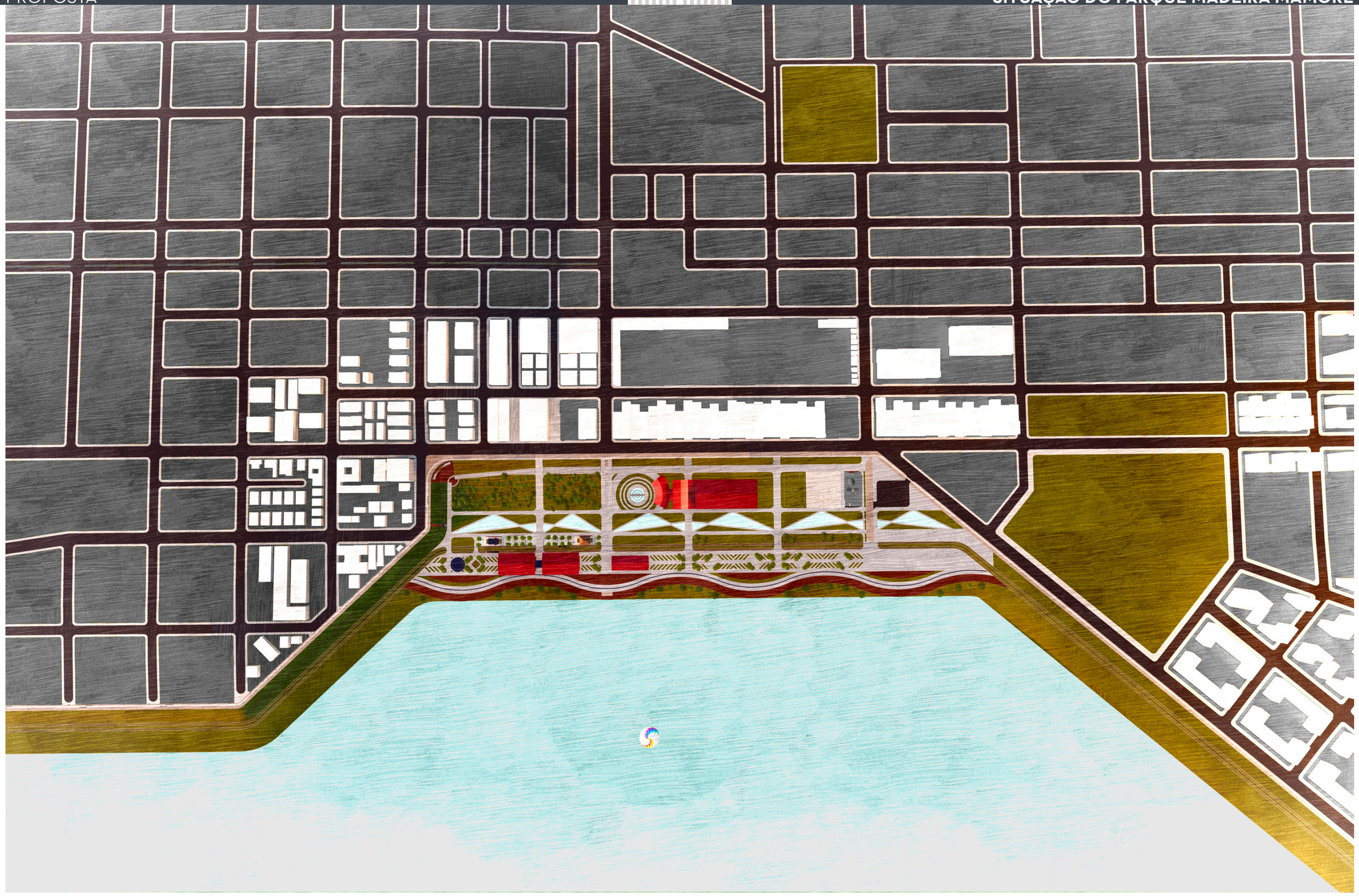
MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

MASTERPLAN 52

LANDSCAPE 54

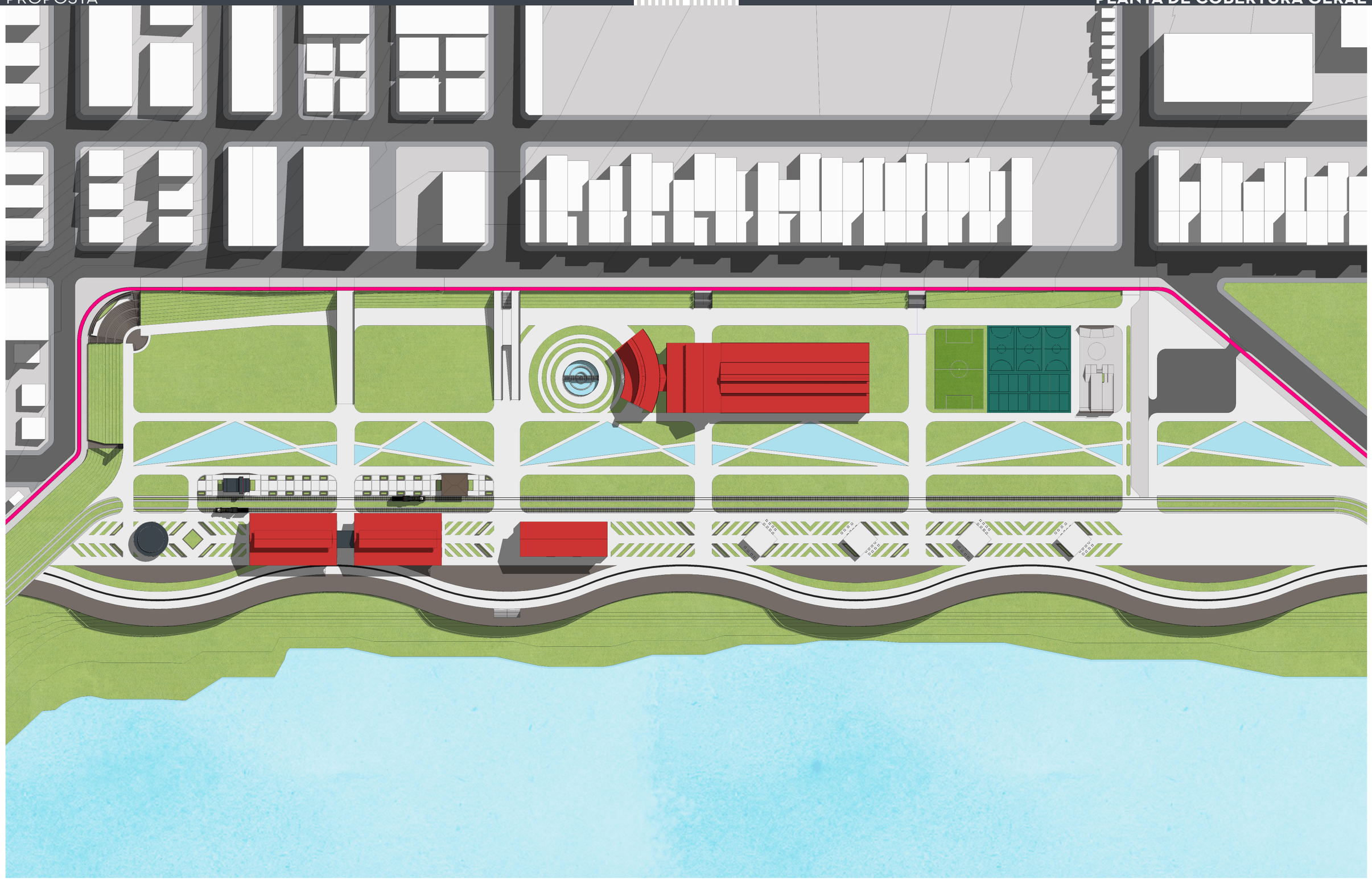
ARQUITETURA 34

SITUAÇÃO DO PARQUE MADEIRA MAMORÉ



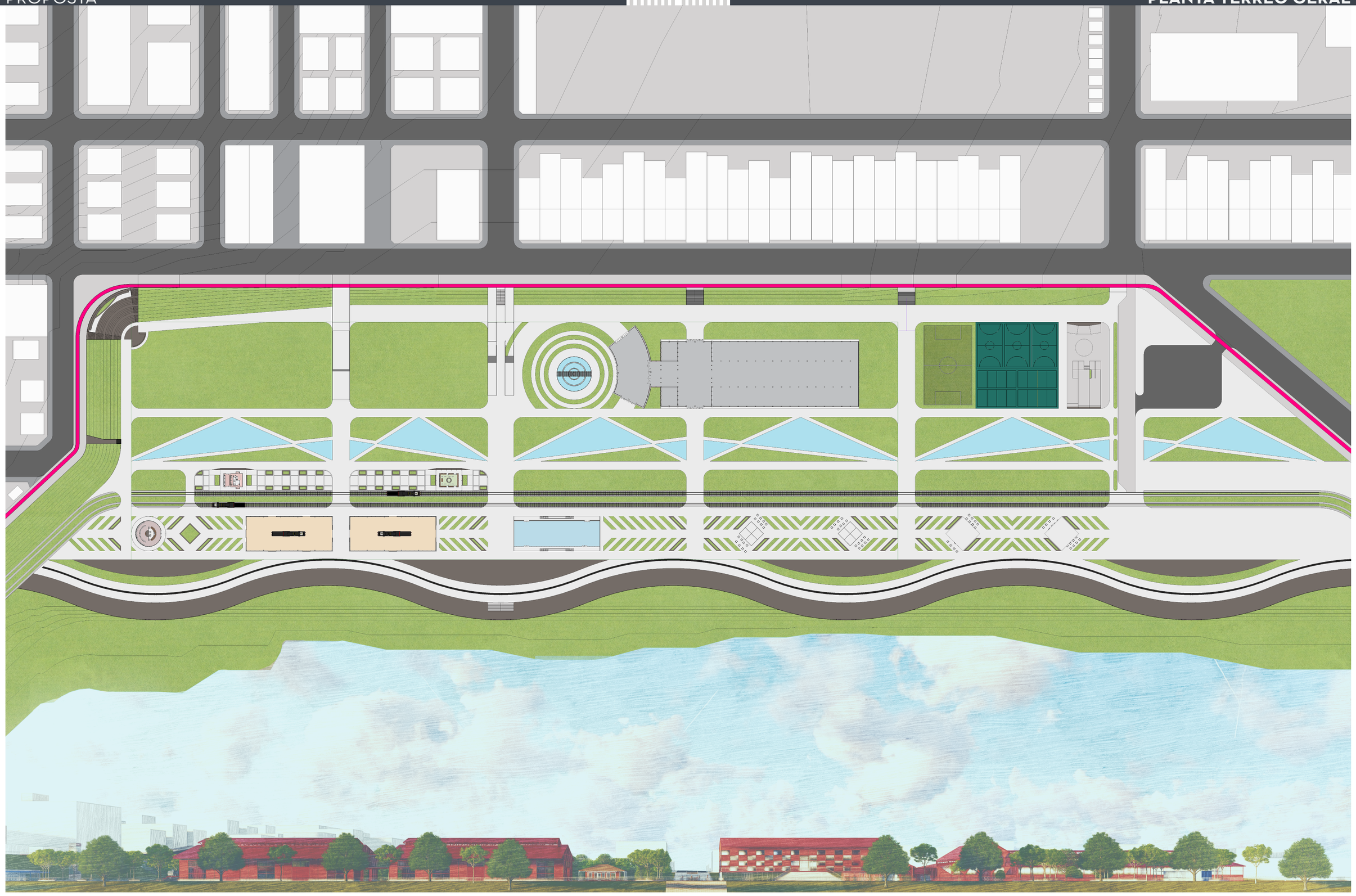
ESC. 1:5000

PLANTA DE COBERTURA GERAL



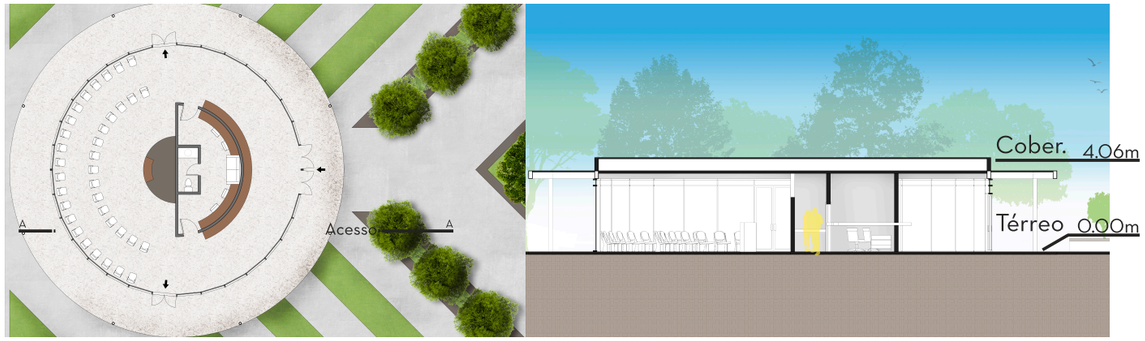
ESC. 1:1000

PLANTA TÉRREO GERAL



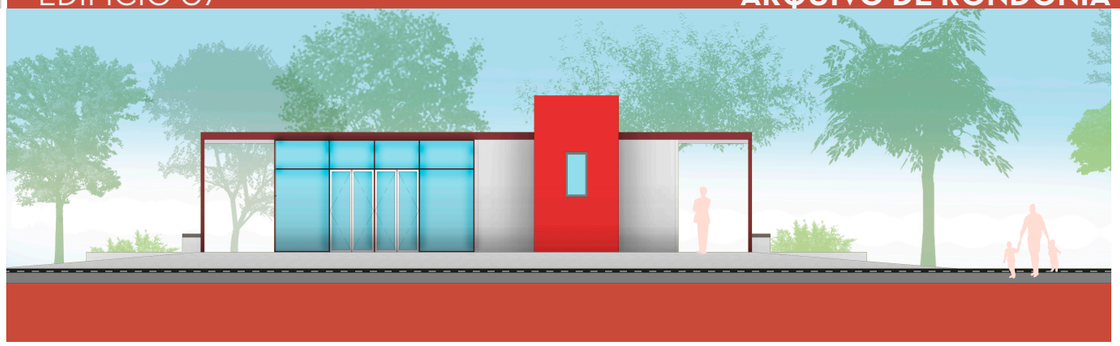
ESC. 1:1000

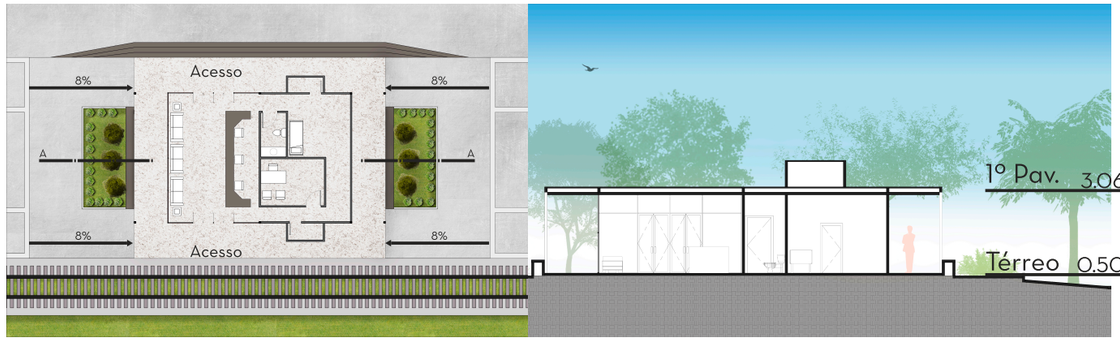
EDIFÍCIO 03 — PAVILHÃO BEIRA RIO



ESC. 1:200

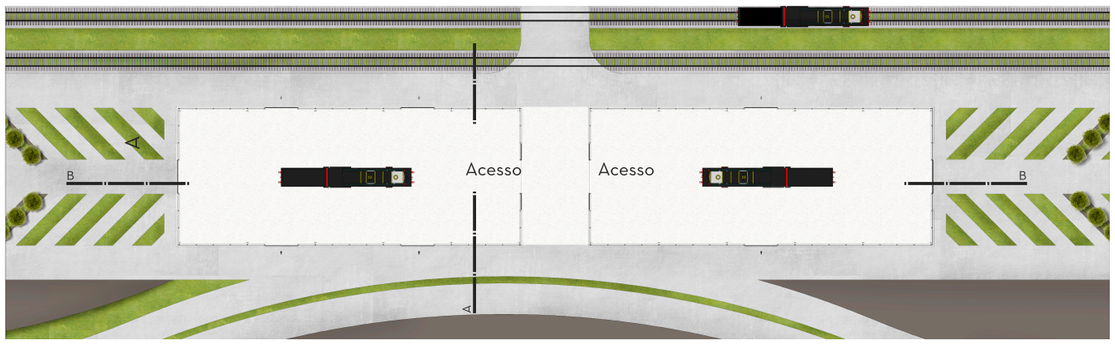
EDIFÍCIO 07 — ARQUIVO DE RONDÔNIA

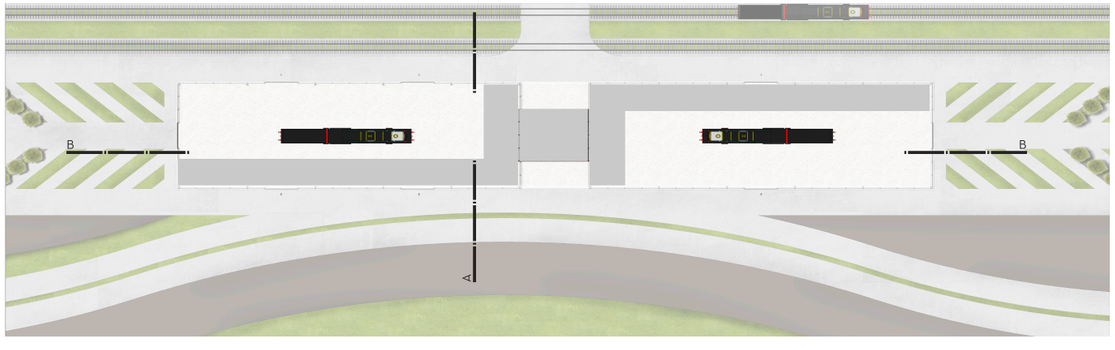




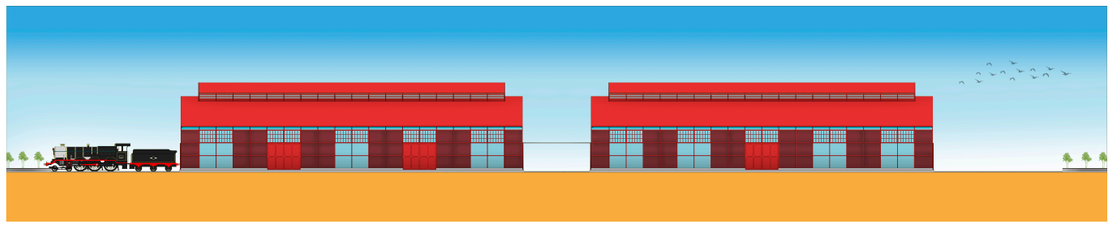
ESC. 1:200

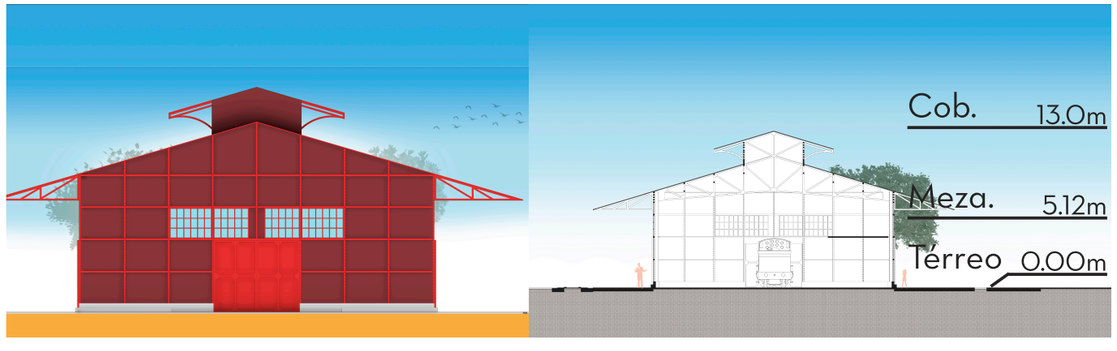
EDIFÍCIO 08 — OFICINA DE LOCOMOTIVAS





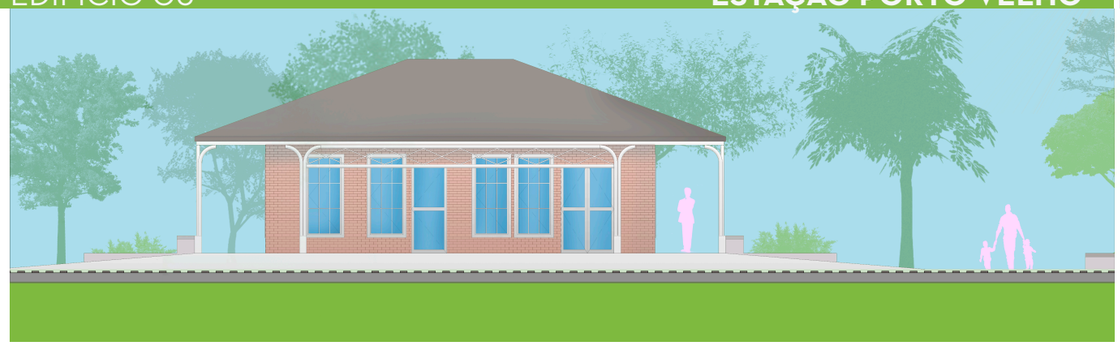
ESC. 1:500

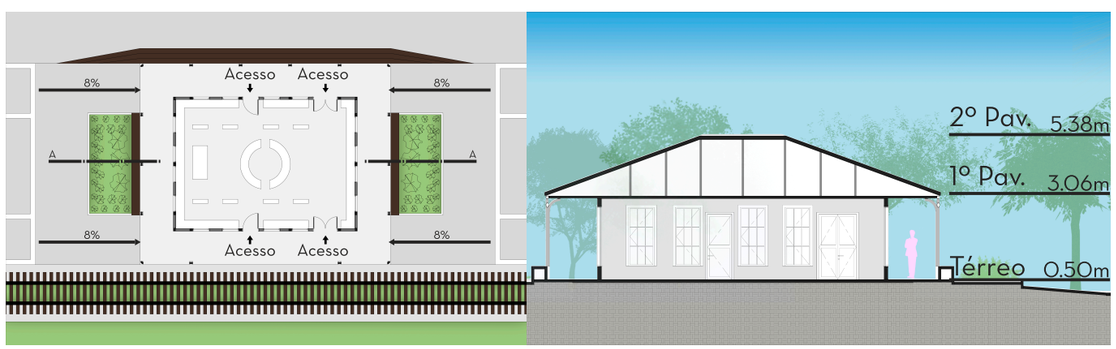




ESC. 1:500

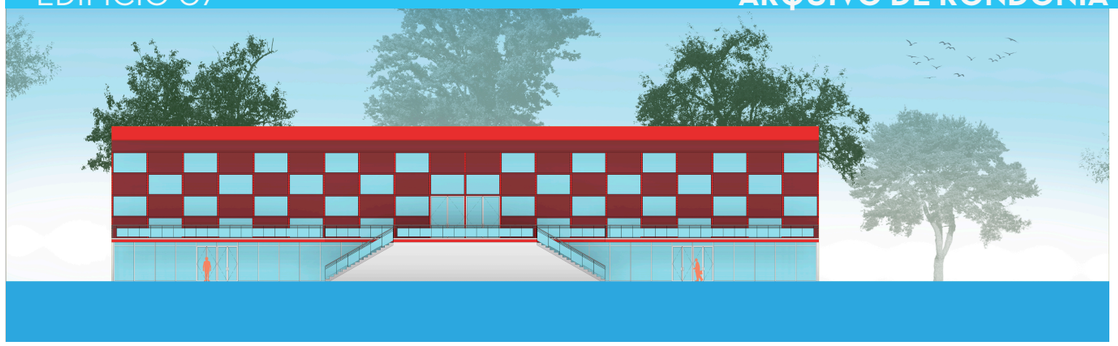
EDIFÍCIO 06 — ESTAÇÃO PORTO VELHO





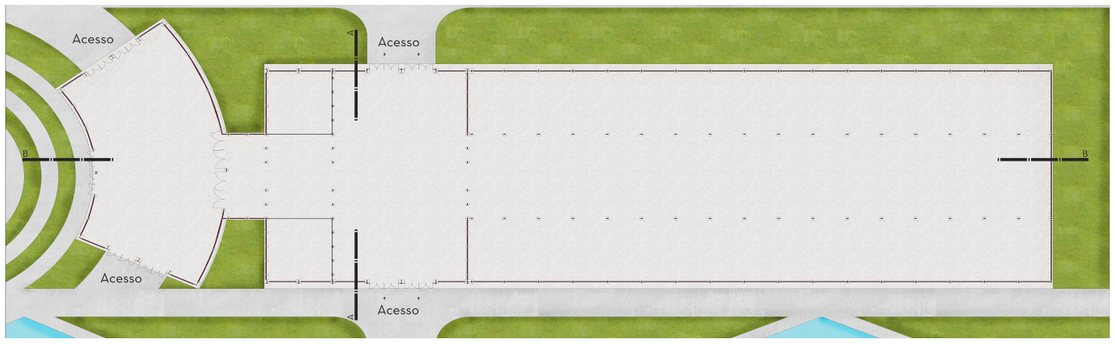
ESC. 1:200

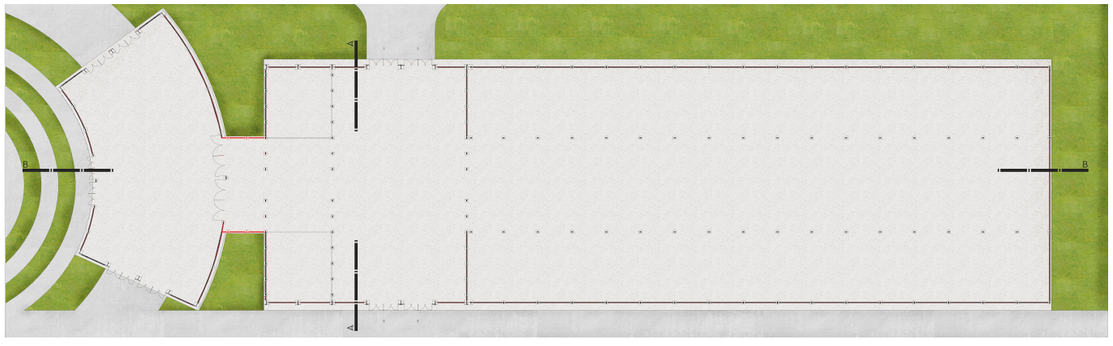
EDIFÍCIO 07 — ARQUIVO DE RONDÔNIA



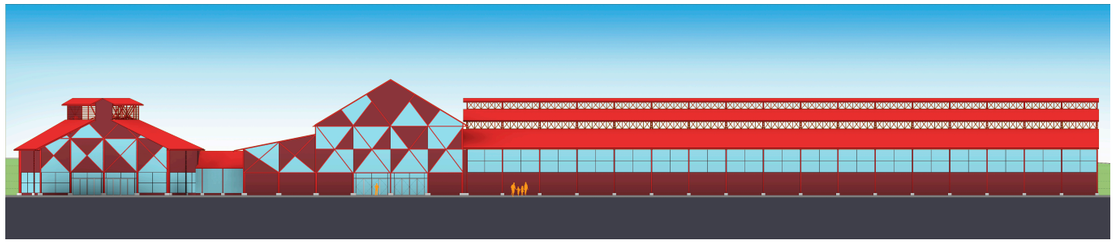
ESC. 1:200

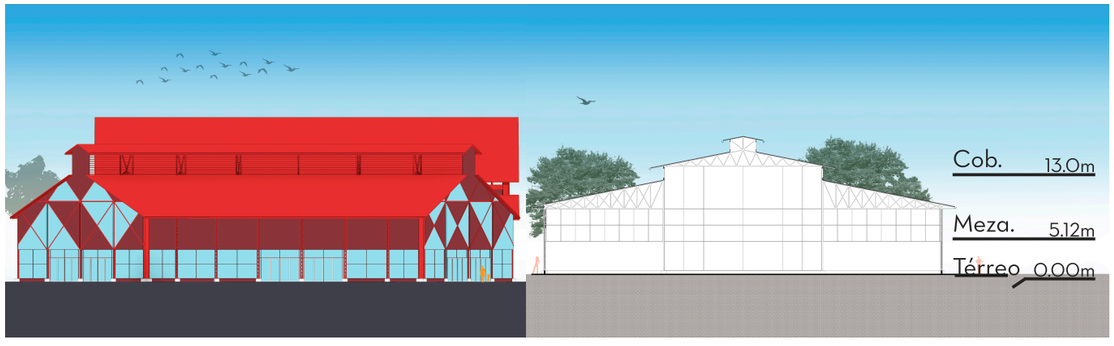
EDIFÍCIO 08 — OFICINA DE LOCOMOTIVAS





ESC. 1:500





ESC. 1:500

MEMORIAL MADEIRA MAMORÉ

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA P U C - G O

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II